

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- กำธร กุลชล. การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร – การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545.
- จุมพล นมอชาติ. ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินย่านการค้า. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2514.
- ดำรงพล ใจยา. พฤติกรรมการใช้พื้นที่สัญจรของผู้โดยสารรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- นิวาศ ดีเลิศ. การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ กับระบบสัญจรทางเท้า. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2544.
- ผังเมืองกรุงเทพมหานคร, สำนัก และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. เอกสารประกอบการประชุม โครงการจัดทำแผนและผังพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร : เขตบางรัก เขตปทุมวัน เขตราชเทวี เขตพญาไท. กรุงเทพมหานคร, 2542
- ระหัตถ์ วิจารณ์ประดิษฐ์. การออกแบบชุมชนเมืองเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร, 2546. (เอกสารประกอบการสอน วิชา การวางแผนภาคและเมือง และการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- ราราวุฒิ วัจนะรัตน์. รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารทางเรือขนส่งมวลชนในคลองแสนแสบ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- วิศิษฐ์ ภานุสธิกร. การปรับปรุงย่านธุรกิจการค้า ราชประสงค์ ประตูน้ํา. ภาคนิพนธ์วิชาปฏิบัติการออกแบบชุมชน 3 หลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2528.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง. รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ การศึกษาโครงการจัดทำแผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร : เขตปทุมวัน. กรุงเทพมหานคร, 2544.
- สิทธิพร ภิมยี่น. การวางแผนและผังชุมชนเมือง : ประสบการณ์ของสหรัฐอเมริกา. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.
- สุนทร มลทา. แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้า ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสยามสแควร์และสนามกีฬาแห่งชาติ กับพื้นที่พาณิชย์กรรมเกี่ยวเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.



อรรถพล แก้วสุทธิพล. การฟื้นฟูย่านพาณิชย์กรรมเก่าเทศบาลเมืองสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต ภาควิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

Roberts, Marion. Making convivial places. ใน รัศมีตร โรงงานประดิษฐ์. การรวบรวมทฤษฎีการออกแบบ  
ชุมชนเมืองโดยสังเขป. กรุงเทพมหานคร, 2546. (เอกสารประกอบการสอน วิชาการวางแผนภาคและ  
เมือง และการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)

### ภาษาอังกฤษ

2Bangkok.com. *The Bangkok Skytrain* [online]. Available from:

<http://www.2bangkok.com/2bangkok/skytrain/index.shtml> [2003, November 30]

AIS. Bangkok City Map and Travel Guides. Bangkok, 2003.

Brambila, Roberto and Longo, Gianni. For pedestrian only. New York: Watson- Guptill Publications,  
1977

Bently, I.; Aleoek, A.; McGlynn, S.; Murrain, P.; Smith, G. Responsive environments: a manual for  
Designers. London: The Architectural Press Ltd., 1985.

Cutler, Laurence S. and Cutler, Sherrie S. Recycling Cities for People: the Urban design process  
(second edition). New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1983.

Frey, Hildebran. Designing the city. New York: Routledge, 1999.

Gehl, Jan. Life Between Buildings. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1987.

Goodman, William I. Principles and Practice of Urban Planning. Washington D.C.: The international  
City Managers Association, 1968.

Katz, Peter. The New Urbanism: toward an architecture of community. New York: McGraw-Hill, Inc.,  
1994.

Kruekeberg, Donald A. and Silvers, Arthur L. Urban Planning Analysis: Methods and Models. New  
York: John Wiley & Sons, Inc., 1974.

Leicester City Concil. new boardwalk trails in Alyestone Meadows [online]. Available from:

<http://www.leicester.gov.uk/departments/page.asp?pgid=6465> [2004, January 5]

Minister of Transport, The. Traffic in Towns. London: Waterlow & Sons Ltd., 1963.

Pushkarev, Baris. Urban space for pedestrians. Cambridge: The MIT Press, 1975.

Railway Technical Webpages. Design Features of the Bangkok Metro [online]. Available from:

<http://www.trainweb.org/railwaytechnical/bangkok.html> [2003, December 14]

Roberts, M. An Introduction to Town Planning Techniques. London: Hutchinson & Co(Publishers)  
Ltd., 1974.

Wallar, Michelle. How to create a pedestrian mall [online]. Available from:

<http://www.culturechange.org/issue14/pedestrianmall.html> [2004, January 5]



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ประวัติความเป็นมาของย่านราชประสงค์ ประตูน้้า

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้า นอกเหนือไปจากการเป็นศูนย์กลางการบริหารราชการ ทำให้อัตราการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็ว พร้อมๆ กับธุรกิจการค้าก็ขยายตัวไปยังจุดต่างๆ ของกรุงเทพมหานครด้วย ในสมัยแรกๆ นั้น การค้าส่วนใหญ่จะเริ่มต้นจากห้องแถวที่ตั้งเรียงรายกันอยู่สองฝั่งถนนสายสำคัญ และลักษณะเช่นนี้ได้พัฒนากลายเป็นย่านการค้าต่างๆ เช่น ย่านบางลำภู บำรุงเมือง เป็นต้น เมื่อมีการตัดถนนสุขุมวิทและเพชรบุรีตัดใหม่ ซึ่งเป็นการเปิดพื้นที่ด้านตะวันออก เกิดการกระจายตัวของประชากรมาอยู่ทางด้านบางกะปิ สุขุมวิทมากขึ้น การเดินทางเข้ามาในเมืองมีความยุ่งยาก ผู้คนจึงเริ่มจับจ่ายซื้อของใกล้แหล่งที่พักอาศัย พ่อค้าซึ่งอยู่ตามย่านการค้าก็พยายามที่จะขยายตัวมาเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า พ่อค้าชาวจีนได้พัฒนาระบบการค้าดำเนินงานและประยุกต์แนวความคิดตามแบบอย่างชาวตะวันตกให้เหมาะสมกับกับลักษณะการค้าในเมืองไทย มีการสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศ จำพวก เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องประดับ และของใช้ในชีวิตประจำวันมาจำหน่ายมากขึ้น กิจการธุรกิจการค้ามีทำเลที่ตั้งเปลี่ยนไปเรื่อยๆ จนขยายตัวมาทางย่านราชประสงค์ และสีลม จากลักษณะทำเลที่ตั้งที่คับแคบและปัญหาด้านการจราจร เกิดความเปลี่ยนแปลงลักษณะการค้าที่แยกกันอยู่แต่ละอาคารเข้ามารวมในอาคารเดียวกัน เช่น ศูนย์การค้าราชดำริอาเขต ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อปี 2515 ปัจจุบันลักษณะของศูนย์การค้าได้พัฒนาไปอีกรูปแบบหนึ่ง โดยยึดมาตรฐานของต่างประเทศซึ่งมีลักษณะสมบูรณ์แบบมากขึ้น นอกจากนี้จะมีศูนย์สรรพสินค้าแล้ว ยังอาจมีอาคารอื่นๆ ประกอบกันขึ้นเป็นกลุ่มของอาคารขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงานที่พักอาศัย โรงแรม สวนสนุก สวนพักผ่อน ทางเดินเท้าเชื่อมระหว่างอาคาร

ศูนย์การค้าต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จมักจะตั้งอยู่ในทำเลหรือที่ย่านที่เป็นชุมชนหนาแน่นและมีการคมนาคมสะดวก จากลักษณะดังกล่าวทำให้บริเวณที่เรียกว่า "สี่เหลี่ยมทองคำ" (ชัยนันทน์ แยมสะอาด, 2528) ซึ่งในปัจจุบันคือย่านประตูน้ำ เซ็นทรัล เวิลด์ พลาซ่า อัมรินทร์พลาซ่า และรวมไปจนถึงสยามสแควร์ นักลงทุนเชื่อว่าเป็นทำเลที่ดี โดยเฉพาะย่านราชประสงค์ ซึ่งเป็นย่านศูนย์การค้าใหญ่ของกรุงเทพมหานครและเป็นจุดที่มีผู้คนสัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก

ในอดีต กรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็นเขตในกำแพงเมืองและนอกกำแพงเมือง พวกที่อาศัยในกำแพงเมืองจะเป็นพวกเจ้าขุนมูลนายต่างๆ ส่วนนอกกำแพงก็เป็นชนต่างชาติ บ่าวไพร่และเชลย ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4-5 โปรดให้ตัดถนนหนทางและสร้างพระราชวังดุสิตขึ้นเป็นที่ประทับ เขตกรุงเทพมหานครหรือบางกอกสมัยนั้นจึงขยายตัวออกมาจนถึงสามเสน ปทุมวัน พญาไท

ประมาณกว่าร้อยปีที่ผ่านมา การเดินทางส่วนใหญ่จะใช้ทางน้ำ คือลำคลองต่างๆ ที่มีอยู่มากมายเป็นเส้นทางคมนาคม และการสร้างถนนในอดีตก็เป็นการขุดเอาดินขึ้นมาถมเป็นทาง ทำให้ปัญหาเรื่องน้ำท่วมในสมัยนั้นยังมีไม่มากนัก ในพื้นที่เขตปทุมวันมีคลองที่น้ำสนใจอยู่สายหนึ่ง คือ "คลองแสนแสบ" เป็นคลองที่มีความสำคัญช่วงหนึ่งใช้ในการระบายน้ำ แต่เดิมคลองนี้เรียกว่า "คลองบางกะปิ" ซึ่งไหลผ่านวังสระปทุม ประตูน้ำ วัดมักกะสัน วัดบางกะปิ จนถึงวัดใหม่ช่องลม โดยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้ขุดขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2380 โดยขุดต่อไปถึงจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงทัพไปปราบญวน สถานที่ที่คลองนี้ไหลผ่านคือ สระปทุม (ซึ่งต่อมาเป็นที่ตั้งวังเพชรบูรณ์และปัจจุบันคือเซ็นทรัล เวิลด์ พลาซ่า) โดยโปรดให้สร้างขึ้นพร้อมวัดปทุมวนาราม เพื่อใช้เป็นสถานที่ประทับแรมหลังเสด็จทางชลมารคมาตามคลองบางกะปิ

การติดต่อระหว่างพื้นที่ทางฝั่งเหนือและใต้ของคลองดังกล่าว ในสมัยก่อนใช้สะพานซึ่งเป็นส่วนที่เชื่อมถนนราชดำริเข้ากับถนนประแจจีน (ถนนเพชรบุรี) และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานนามว่า "สะพานเฉลิมโลก 55" ซึ่งสะพานนี้ก็ยังคงความสำคัญมาจนกระทั่งปัจจุบัน

ในช่วงแรกของการก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ บริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบ มีลักษณะเป็นทุ่งนา สภาพเป็นชนบท โดยมีคลองแสนแสบเป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่ใช้ติดต่อกับพระนคร ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ได้ทอดพระเนตรพื้นที่บริเวณนี้ และทรงเล็งเห็นว่าคลองแสนแสบเป็นเขตนาหลวง มีบัวขึ้นตามหนองบึงอยู่มาก จึงมีพระราชประสงค์ให้จัดทำเป็นสระบัวชานกรุงขึ้นไว้สำหรับเป็นที่ประทับพักผ่อนในฤดูน้ำหลาก โดยทำการสร้างสระบัวขึ้น 2 สระด้วยกัน สระหนึ่งตั้งอยู่ด้านนอกพลับพลาที่ประทับสำหรับประชาชนทั่วไปใช้เล่นเรือ และพระราชทานให้เรียกสระบัวที่สร้างขึ้นรวมกันว่า "ปทุมวัน" ต่อมาได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระอารามหลวงขึ้นเพื่อพระราชทานแก่สมเด็จพระเทพศิรินทราบรมราชินี พระราชทานนามว่า "ปทุมวันาราม" ซึ่งมีความหมายว่า "ป่าบัว" ในกาลเสด็จไปประทับที่ปทุมวันครั้งแรกตามบันทึกไว้คือ เดือน 7 แรม 4 ค่ำ ปีมะเส็ง พุทธศักราช 2400

ต่อมาในตอนกลางรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2427-2439) มีการสร้างถนนใหม่หลายสาย มีขนาดกว้างกว่าสมัยก่อน โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำการปฏิรูถถนนสระปทุมที่สร้างต่อจากถนนบำรุงเมืองตรงไปยังวังสระปทุม และสร้างถนนจากวังสระปทุมไปบรรจบกับถนนตรงหรือถนนหัวลำโพง เพื่อขยายการคมนาคมทางด้านตะวันออกของพระนคร นับว่าเป็นการเปิดพื้นที่ปทุมวัน และในช่วงเวลาเดียวกันราว พ.ศ. 2433 ชาวอังกฤษชื่อ นายแฟรงกลิน เฮิสต์ (Franklin Hurst) ได้ทำหนังสือกราบทูลพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงเทววงศ์วโรปการ (พระยศขณะนั้น) เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ ขอให้เพิ่มความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต เช่าที่นา ตำบลสระปทุมประมาณ 200 ไร่ ซึ่งเป็นที่ดินของพระคลังข้างที่และของเอกชน ในบริเวณตรงข้ามวัดปทุมวันาราม เพื่อสร้างเป็นสนามม้าและสโมสร โดยเหตุผลคือ เพื่อบำรุงพันธุ์ม้าและเพื่อขยายระดับการกีฬาของชาวสยามในขณะนั้น จากนั้นได้รับพระราชานุญาตให้เช่าในปี พ.ศ. 2435 จึงปรากฏเป็นสนามม้า (ราชกรีฑาสโมสร) นับแต่นั้นมา และถือว่าเริ่มมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่เพื่อกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ (ราชกรีฑาสโมสร, 2504)

ช่วงเปลี่ยนแปลงการปกครอง ปี พ.ศ. 2475 สภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่เขตปทุมวันส่วนใหญ่ ยังคงเป็นการใช้ที่ดินสำหรับสถาบันการศึกษา โรงพยาบาล สถานที่ราชการต่างๆ ตลอดจนที่พักอาศัย ช่วงเวลาดังกล่าวมีประชาชนเข้ามาก่อสร้างบ้านเรือนจนกลายเป็นชุมชนหนาแน่น ตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทั้งถนนและคลอง โดยเฉพาะในบริเวณหัวลำโพง และตามริมถนนพระรามสี่ สำหรับการี่ใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมในลักษณะย่านการค้ายังไม่ปรากฏเด่นชัดนัก เนื่องจากย่านการค้าเก่าในพื้นที่อื่นๆ อาทิ สำเพ็ง พานูริต เยาวราช สะพานหัน บางลำพู วังบูรพา ได้รับความนิยมมากในขณะนั้น เนื่องจากเป็นย่านการค้าที่อยู่ใกล้กันจึงทำให้เกิดการค้าแบบต่อเนื่องได้ง่าย ซึ่งย่านการค้าดังกล่าวมีลักษณะเป็นตึกแถวใช้โรงภาพยนตร์เป็นสิ่งดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ ต่อมาเมื่อโฉมหน้าของย่านการค้าได้เปลี่ยนแปลงจากตึกแถวเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า ทำให้เริ่มมีการขยายกิจการรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทำเลที่ตั้ง การโยกย้ายทำเลด้านการค้าจึงเกิดขึ้น ประกอบกับในระยะนั้นชาวตะวันตกเข้ามาท่องเที่ยวและอยู่อาศัยทำการค้าในเมืองไทยมากขึ้น ทำให้มีห้างสรรพสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินการแข่งขันห้างสรรพสินค้าของคนไทย เหตุนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โดยรอบจึงเป็นบริเวณที่ได้รับความสนใจในการใช้เป็นที่ตั้งของย่านการค้าใหม่เนื่องจากไม่ไกลจากย่านการค้าเดิมมากนักและเริ่มเป็นแหล่งชุมชน โดยในพื้นที่รอบๆ ด้านตะวันตกของพื้นที่ศึกษา มีย่านการค้าเฉลิมเจต (ปัจจุบันคือย่านการค้าเชิงสะพานกษัตริย์ศึก ใกล้กับโรงเรียน



เทพศิรินทร์) ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับย่านการค้าเก่า ต่อมาพื้นที่ย่านราชประสงค์จึงเกิดสถานบันเทิงเจริญมีชื่อว่า “ย่านเกสร” มีสถานโบว์ลิ่งและคอฟฟี่ชอป ซึ่งขยายกิจการมาจากย่านพัฒนาพงศ์ และในเวลาเดียวกัน ห้าไดมารู เปิดดำเนินการในที่ดินฝั่งตรงข้ามก็ได้รับความนิยมมาก เนื่องจากเป็นสิ่งแปลกใหม่สำหรับคนกรุงเทพในเวลานั้น ต่อมาพื้นที่ใกล้ๆ ก็เริ่มมีการก่อสร้างโรงแรม อาคารต่างๆ ขึ้น ทำให้บริเวณนี้มีกิจกรรมที่หลากหลาย จนรวมตัวเรียกบริเวณนี้ว่า “ย่านการค้าราชประสงค์” ซ้าย่านการค้าแห่งนี้ได้ขยายจากย่านการค้าบริเวณถนนสีลม สุรวงศ์ พัฒนาพงศ์ เนื่องจากปัญหาความคับแคบของพื้นที่และการเปลี่ยนแปลงเป็นอาคารสำนักงานมากขึ้น



## ศูนย์วิทยพัทยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ภาคผนวก

### ผังเมืองรวมฉบับใหม่

มีผลบังคับในเดือนมีนาคม 2547 พบว่า มีผลบังคับพื้นที่ศึกษาดังนี้

พื้นที่สีแดง เป็นที่ดินประเภท พ. 5

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม การอยู่อาศัย สถานบริการ การสาธารณูปโภคเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการ  
การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของที่ดินประเภทนั้นในแต่ละบริเวณ

ที่ดินตามวรรคหนึ่ง ห้ามใช้ประโยชน์เพื่อกิจการดังต่อไปนี้

- สถานบริการ ตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ เว้นตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขต  
พื้นที่เพื่อการอนุญาตให้ตั้งสถานบริการ ในท้องที่กรุงเทพมหานคร
- สวนสนุกหรือสวนสัตว์ เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร และมีที่ว่าง  
โดยรอบจากแนวที่ดินไม่น้อยกว่า 10 เมตร เพื่อปลูกต้นไม้ หรือสวนสนุกหรือสวนสัตว์ที่ดำเนินการอยู่  
ในอาคารพาณิชย์กรรม
- สถานที่เก็บสินค้า สถานที่รับส่งสินค้า และการประกอบกิจการรับส่งสินค้า เว้นแต่ที่ตั้งอยู่ริมถนน  
สาธารณะที่มีเขตทางไม่ต่ำกว่า 18 เมตร
- การซื้อขายหรือเก็บเศษวัสดุ
- การซื้อขายหรือเก็บชิ้นส่วนเครื่องจักรกลเก่า
- สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียม  
เหลว เว้นแต่สถานีบริการก๊าซ ที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 18 เมตร ร้านจำหน่าย  
ก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ
- สถานที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายที่ว่าด้วยการควบคุมน้ำมัน  
เชื้อเพลิง เว้นแต่สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ริมถนนสาธารณะที่มีเขตทางไม่น้อยกว่า 18 เมตร
- การติดตั้งหรือก่อสร้างป้าย ที่มีระยะห่างจากวัด โบราณสถาน ทางพิเศษ หรือถนนสาธารณะที่มีเขต  
ทางตั้งแต่ 40 เมตร ถึงจุดติดตั้งป้ายน้อยกว่า 50 เมตร เว้นแต่ป้ายชื่ออาคารหรือสถานประกอบการ  
ป้ายสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง หรือสถานีบริการก๊าซ
- โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวกที่  
กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีแนบท้ายกระทรวงนี้ โดยมีพื้นที่ใช้ประกอบการไม่เกิน 50 ตาราง  
เมตร และไม่ก่อเหตุรำคาญตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข หรือไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือ  
สิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือโรงงานที่  
ประกอบกิจการเกี่ยวกับการทำผลิตภัณฑ์คอนกรีตผสมเฉพาะในบริเวณที่ทำการก่อสร้างหรือบริเวณ  
ใกล้เคียง ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กรุงเทพมหานครกำหนด
- การกำจัดสิ่งปฏิกูลมูลฝอย
- การกำจัดสารพิษ และวัตถุอันตราย ตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย
- การเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดเพื่อการค้า
- การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มหรือน้ำกร่อย

- โรงฆ่าสัตว์ หรือโรงพักสัตว์ ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการฆ่าสัตว์และจำหน่ายเนื้อสัตว์
- สุสานหรือฌาปนสถาน ตามกฎหมายว่าด้วยสุสานและฌาปนสถาน

การใช้ประโยชน์ที่ดินนอกเหนือจากเพื่อการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวและบ้านแฝดในที่ดินประเภทนี้ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไม่เกิน 10 ต่อ 1 เว้นแต่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารสาธารณะตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ให้มีอัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 ในกรณีที่เจ้าของที่ดินหรือผู้ประกอบการจัดให้มีพื้นที่โล่งหรือพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะในแปลงที่ดินที่ขออนุญาต โดยพื้นที่อาคารรวมที่เพิ่มขึ้นต้องไม่เกิน 5 เท่าของพื้นที่โล่งหรือพื้นที่เพื่อประโยชน์สาธารณะที่จัดให้มีขึ้น ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดได้ใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งโอน อัตราส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของแปลงที่ดินที่แบ่งแยกหรือแบ่งโอน และแปลงที่ดินเดิมต้องไม่เกิน 10 ต่อ 1
- มีอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมไม่น้อยกว่า 0.03 ต่อ 1 แต่อัตราส่วนของที่ว่างต้องไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำของที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร ทั้งนี้ ที่ดินแปลงใดใช้ประโยชน์แล้ว หากมีการแบ่งแยกหรือแบ่งอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวมของแปลงที่ดินที่แบ่งแยกหรือแบ่งโอน และแปลงที่ดินเดิมต้องไม่น้อยกว่า 0.03 ต่อ 1

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## แผนพัฒนาเขตกรุงเทพมหานคร เขตปทุมวัน 2544

### วิสัยทัศน์ในการพัฒนาเขตปทุมวัน

- เขตปทุมวันจะเป็นย่านธุรกิจและศูนย์กลางวัฒนธรรมร่วมสมัยที่สำคัญของประเทศ
- เขตปทุมวันจะมีกิจกรรมที่มีความหลากหลายและผสมผสาน
- เขตปทุมวันจะเป็นย่านพักอาศัยระหว่างสัปดาห์ที่มีความปลอดภัยสูง
- เขตปทุมวันจะมีระบบการบริการสาธารณะที่มีคุณภาพ มีมาตรฐานและความปลอดภัยสูง โดยแนวทางคือส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบการสัญจรต่างๆ เข้ากับระบบขนส่งมวลชน

### แผนและผังการพัฒนาเขตปทุมวัน

#### แผนพัฒนาระบบขนส่งและการสัญจร

เนื่องจากเขตปทุมวันเป็นเขตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา ดังนั้นในภาพรวมจึงต้องลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้ได้ และสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากที่สุดด้วย

- เชื่อมโยงระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส กับรถไฟชุมชน (ไฮโปลล์เดิม)
- ทบทวนนโยบายหรือข้อกฎหมายที่จอดรถในอาคารสูง เนื่องจากยังมีสัดส่วนที่จอดรถมาก ยิ่งทำให้มีการใช้รถมากยิ่งขึ้น จึงน่าจะมีการจำกัดจำนวนที่จอดรถในอาคารสูง และสนับสนุนระบบจอดแล้วจร (park and ride) แทน
- พัฒนาระบบทางเดินเท้าให้สอดคล้องประสานกับสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยปรับปรุงถนนชอยเจ้าประโยชน์ให้คนเดิน รวมทั้งการปรับปรุงบาทวิถีบาทถนนสายหลัก ซึ่งในเขตปทุมวันสามารถปรับปรุงให้ต่อเนื่องเชื่อมโยงกันได้ทุกสาย เพราะอยู่ในรัศมีการเดินเท้าของรถไฟทั้งระบบลอยฟ้า รถไฟใต้ดิน และระบบรถไฟชุมชน

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 ปี 2545 – 2549<sup>1</sup>

### ด้านการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค

มุ่งหวังให้กรุงเทพมหานครมีระบบการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพ โครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อกันที่สมบูรณ์ มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเส้นทางหลัก การบริหารขนส่งสาธารณะทั่วถึง การก่อสร้างสาธารณูปโภคและอาคารที่มีความปลอดภัยมั่นคง ส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคม โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่ไว้ดังนี้

- ควบคุมปริมาณการจราจรให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่
  - จัดการจราจรให้เอื้อประโยชน์ต่อการบริการขนส่งสาธารณะ จะทำให้การบริการขนส่งสาธารณะสามารถให้บริการได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ส่งผลให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น
  - เพิ่มทางเลือกให้ประชาชนด้วยการให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เพิ่มขึ้นทั้งในแง่ของประเภทรูปแบบการให้บริการ ด้วยการประสานความร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการขยายการให้บริการมากขึ้น
- พัฒนาประสิทธิภาพของระบบจราจรและขนส่ง
  - เพิ่มอัตราความเร็วในการเดินทาง ด้วยการเพิ่มสมรรถนะของโครงข่ายการจราจรและปรับปรุงโครงข่ายถนนให้มีความสมบูรณ์ มีการเชื่อมต่อกัน ขยาย ถนน ทางลัด การปรับปรุงผิวจราจร การขยายถนน ลดบริเวณคอขวด เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้เกิดการวางแผนการเดินทาง
- ปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่
- ส่งเสริมความปลอดภัยในการสัญจรและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
  - จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ทันสมัยเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรและการขนส่งทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำและการขนส่งทั้งคนและสิ่งของ รวมทั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือในกรณีที่มีอุบัติเหตุหรือเหตุขัดข้องต่างๆ
  - กำหนดมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยการส่งเสริมให้ใช้รถส่วนตัวน้อยลงและใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น รถมอเตอร์ไซด์ การเดินเท้า เป็นต้น และส่งเสริมให้มีการใช้ยานยนต์ที่ปลอดภัยมากขึ้น
- เพิ่มโอกาสการให้บริการขนส่งสาธารณะของกรุงเทพมหานครให้กับประชาชนทุกกลุ่ม
  - เพิ่มระดับการให้บริการที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางของผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมให้เพียงพอและเหมาะสม
  - ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้มีรายได้น้อย โดยขอความร่วมมือจากองค์กรเอกชนในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายสมทบในการให้บริการ
- ปรับปรุงบริการจัดการด้านจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
- เสริมสร้างวัฒนธรรมจราจรและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาระบบการจราจร การขนส่ง และสาธารณูปโภค

<sup>1</sup> สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2545-2549 หน้า 30-32



- ปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการจัดสรรทรัพยากร
- พัฒนาระบบสารสนเทศด้านการจรรยาและขนส่ง

#### ด้านผังเมืองและการใช้ที่ดิน

มุ่งหวังให้กรุงเทพมหานครมีผังเมืองรวมที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งนำการพัฒนาเมืองได้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งพื้นที่ และกำหนดบทบาทชัดเจน ทั้งพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ธุรกิจ พื้นที่สีเขียว และพื้นที่อนุรักษ์เชิงศิลปวัฒนธรรม และเชิงนิเวศ มีการกำหนดพื้นฐานและการจัดวางคมนาคมขนส่ง โดยประชาชนมีความรู้ความเข้าใจและมีส่วนร่วม โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาดังนี้

- อนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม
- ปรับปรุงพื้นที่บริเวณที่เสื่อมโทรม แออัดและพัฒนาบริเวณจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชน
- ปรับปรุงผังเมืองรวมให้เป็นผังที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและจัดระเบียบเมือง
- บูรณาการแผนพัฒนาเขต และจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะแห่งเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ
- การเพิ่มโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และเพิ่มสมรรถนะการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะต่อรถยนต์ส่วนบุคคล
  - ศึกษารูปแบบและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นเส้นทางสัญจรในพื้นที่แต่ละย่าน
  - สนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ด้วยการประสานและจัดให้มีระบบเสริมรูปแบบต่างๆ
- การเพิ่มพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะ การปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ การเสนอแนะแผนพัฒนาพื้นที่โล่งว่างและสวนสาธารณะระดับเขต
  - ดำเนินการและสนับสนุนให้เพิ่มหรือพัฒนาศักยภาพของพื้นที่สีเขียว โดยเฉพาะย่านพาณิชย์กรรมและย่านที่อยู่อาศัยผังเมืองรวม
  - จัดหาและสนับสนุนให้มีพื้นที่เปิดโล่งริมน้ำ และพื้นที่เปิดโล่งในเมืองทั่วไป เพื่อเพิ่มปอดของเมือง
- การรณรงค์เผยแพร่ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผังเมือง และการมีส่วนร่วมในกระบวนการผังเมืองและการพัฒนาเมือง
- การกำหนดมาตรการทางผังเมืองเพื่อให้เกิดการควบคุมจัดระเบียบและการบังคับใช้ผังเมืองรวม หรือผังเมืองเฉพาะบริเวณอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารตามแนวนโยบายของผังเมืองรวม
- การนำแนวทางพัฒนาเมืองในรูปแบบต่างๆ มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- พัฒนาระบบสารสนเทศผังเมือง



หาบเร่แผงลอย แผนพัฒนาฯ 2544 หน้า 3-17

เศรษฐกิจนอกระบบ

สำหรับอาชีพในกลุ่มเศรษฐกิจนอกระบบ ที่มีบทบาทสำคัญและพบเห็นได้มากในชุมชนเมือง คืออาชีพหาบเร่แผงลอย ซึ่งเป็นกลุ่มที่ให้ทั้งประโยชน์และสร้างปัญหาให้กับชุมชนเมือง โดยลักษณะสภาพปัจจุบัน และทัศนคติเกี่ยวกับหาบเร่แผงลอยสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

หาบเร่แผงลอยส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นแหล่งการค้าและธุรกิจที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และพบว่าเขตปทุมวันซึ่งเป็นเขตชั้นในของกรุงเทพฯ มีหาบเร่แผงลอยมากเป็นอันดับที่ 23 ของกรุงเทพฯ<sup>1</sup>

เมื่อสำรวจผู้ใช้บริการหาบเร่แผงลอย พบว่า เหตุผลที่มาใช้บริการหาบเร่แผงลอย ส่วนใหญ่เนื่องจากเป็นทางผ่าน (ร้อยละ 71) รองลงมาคือราคาถูก (ร้อยละ 29) และใกล้ที่ทำงาน (ร้อยละ 27) ซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยที่ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจที่จะให้มีหาบเร่แผงลอยอยู่ต่อไป โดยต้องการให้ปรับปรุงในเรื่องการหาที่ตั้งขายที่แน่นอน การจัดระเบียบการขาย และกำหนดเวลาขายให้แน่นอน

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> สถิติจำนวนผู้ค้าหาบเร่แผงลอยของกรุงเทพมหานคร จำนวนตามสำนักงานเขตประจำปี 2539, สํารวจโดยกองตรวจการเทศกิจ สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร

**จำนวนผู้โดยสารเรือในคลองแสนแสบเฉลี่ยต่อวันจำแนกตามท่าเรือ  
(ช่วงเวลาสำรวจ วันพุธที่ 20 - วันอาทิตย์ที่ 24 กุมภาพันธ์ 2545)**

ร.ที่	ชื่อท่าเทียบเรือ	เฉลี่ยต่อวัน		
		เฉลี่ย ขึ้น-ลง	เฉลี่ย ขึ้น-ลง	เฉลี่ย ขึ้น-ลง
		ผู้โดยสารขาเข้า	ผู้โดยสารขาออก	ต่อวัน
1	ท่าวัดศรีบุญเรือง	9,958	3,443	8,096
2	ท่าตลาดบางกะปิ	5,550	2,039	4,547
3	ท่าเศรษฐมณฑลบุรีบางกะปิ	6,536	3,650	5,712
4	ท่าวัดกลาง	1,779	710	1,473
5	ท่ามหาชาติไทย	2,835	1,182	2,363
6	ท่า ม.รามคำแหง	3,497	1,585	2,951
7	ท่าวัดเทพธิดา	2,173	894	1,808
8	ท่ารชชรวมคำแหง 29	2,689	1,070	2,226
9	ท่าสะพานคลองตัน	2,756	729	2,177
10	ท่ารอยทองหล่อ	2,377	733	1,907
11	ท่าประสานมิตร	2,648	511	2,037
12	ท่าสะพานอโศก	2,854	461	2,170
13	ท่าสะพานนาคราเหินือ	1,511	483	1,217
14	ท่าประตูน้ำ	15,269	6,651	12,807
15	ท่าสะพานผ่านฟ้าลีลาศ	9,061	4,300	7,700
ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน		39,778	15,695	32,697

\* เนื่องด้วยจำนวนท่าเรือโดยสารในคลองแสนแสบมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 26 ท่า แต่ทำการสำรวจเฉพาะท่าหลัก รวม 15 ท่า ดังนั้นเพื่อให้การประมาณจำนวนผู้โดยสารตลอดเส้นทางใกล้เคียงกับความเป็นจริง จึงประมาณโดยเฉลี่ยจากจำนวนผู้โดยสารรวม ลง หรือ ขึ้น ที่เป็นค่ามากของแต่ละขาส่งหรือ ขาขึ้น

ตารางที่ 6 จำนวนผู้โดยสารเรือในคลองแสนแสบเฉลี่ยต่อวันจำแนกตามท่าเรือ

ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี



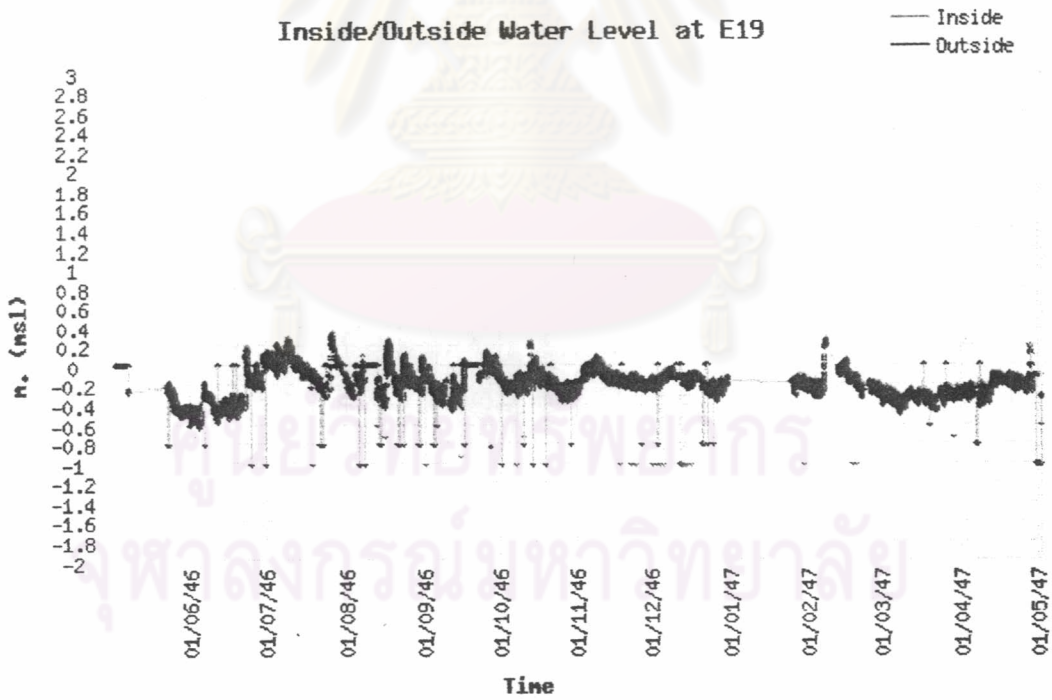
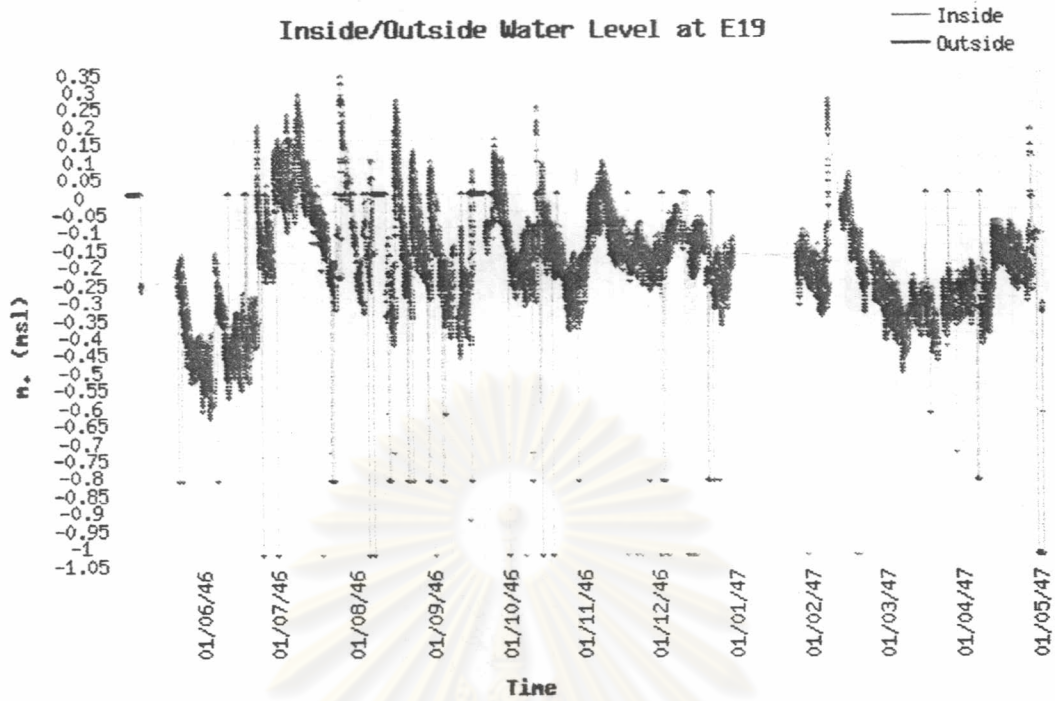
### ท่าเรือในคลองแสนแสบกับจุดเชื่อมต่อรถโดยสารประจำทาง

ร.ร.	ชื่อท่าเรือ	สายรถประจำทางที่ผ่าน	จำนวนสาย
1	ท่าวัดศรีบุญเรือง	27, 60, 109, 152, ปอ.2, 12, 19	7
2	ท่าตลาดบางกะปิ	27, 71, 95, 96, 115, ปอ.1, 21	7
3	ท่าเดอะมอลล์บางกะปิ	8, 22, 27, 44, 92, 96, 122, 126, 137, 143, 145, 150, 152, ปอ.2, 15, 19, 44, 92, 126, 137, 145	21
4	ท่าวัดกลาง	58, 71, 93, 109, 113, 115, 137, ปอ.1, 92, 126	10
5	ท่ามหาดไทย	22, 58, 60, 61, 71, 92, 93, 99, 109, 113, 115, 122, 126, 137, 207, ปอ.1, 12, 14, 21, 92, 126, 137	22
6	ท่า ม.รามคำแหง	22, 58, 60, 61, 71, 92, 93, 99, 109, 113, 115, 122, 126, 137, 207, ปอ.1, 12, 14, 21, 92, 126, 137	22
7	ท่าวัดเทพศิลา	22, 58, 60, 61, 71, 92, 93, 99, ปอ.1, 92, 126	11
8	ท่าซอรวมคำแหง 29	22, 58, 60, 61, 71, 92, 93, ปอ.1, 92, 126	10
9	ท่าเดอะมอลล์ 3	22, 58, 60, 61, 71, 92, 93, 99, ปอ.1, 92, 126	11
10	ท่าสะพานคลองตัน	11, 58, 60, 93, 99, 113, 206	7
11	ท่าชาญอิสระ	11, 23, 58, 60, 93, 99, 113, 206, ปอ.12, 23	10
12	ท่ารถของหน่อ	11, 23, 58, 60, 72, 99, 113, 206, ปอ.12	9
13	ท่าวัดใหม่หนองลม	11, 23, 58, 60, 72, 99, 113, 206, ปอ.12	9
14	ท่าอิลล์ไทย	23, 58, 60, 93, 99, 113, 206, ปอ.12	8
15	ท่าประสานมิตร	38, 98, 136, ปอ.22, 38	5
16	ท่าสะพานโศภ	38, 98, 136, ปอ.22, 38	5
17	ท่านานาชาติ	11, 38, 58, 60, 72, 93, 99, 113, ปอ.12, 38	10
18	ท่าสะพานนานาเหนือ	23, 38, 60, 72, 93, 113, 139, 140, ปอ.12	90
19	ท่าสะพานวิฑู	11, 23, 38, 60, 62, 93, 99, 113, 139, 140, ปอ.12	11
20	ท่าสะพานพีดลม	11, 23, 38, 60, 62, 72, 93, 113, 140, ปอ.12	10
21	ท่าประตูน้ำ	11, 23, 38, 60, 62, 72, 93, 99, 113, 139, 140, ปอ.12	12
22	ท่าสะพานหัวช้าง	11, 16, 50, 54, 79, 93, ปอ.12	7
23	ท่าสะพานเจริญผล	11, 67, 93, 113, ปอ.1	5
24	ท่าตลาดโมมิ	53, ปอ.23	2
25	ท่าสะพานผ่านฟ้า	2, 5, 23, 35, 39, 44, 56, 59, 60, 70, 79, 201, ปอ.3, 11, 12, 39, 44, 159	18

ตารางที่ 7 ท่าเรือในคลองแสนแสบกับจุดเชื่อมต่อรถโดยสารประจำทาง

ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี





กราฟแสดงระดับน้ำสูงสุด ต่ำสุดในรอบ 1 ปี  
ตั้งแต่ มกราคม พ.ศ. 2546 - มกราคม พ.ศ. 2547  
ที่มา : สำนักระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร



**แบบสัมภาษณ์ผู้ใช้ท่าเรือประตุน้ำและผู้เดินเท้า**  
**โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตุน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง**

สัมภาษณ์โดย..... เมื่อวันที่..... เวลา.....

### ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้น

- เพศ  ชาย  หญิง
- ช่วงอายุ
- อาชีพ
- นักเรียน / นิสิต / นักศึกษา  พนักงานบริษัท / ลูกจ้าง
- รับราชการ  ค้าขาย
- อื่นๆ
- จุดประสงค์ในการเดินทาง
- เรียน / ทำงาน  ช็อปปิง  อื่นๆ
- จุดหมายปลายทาง
- ย่านราชประสงค์ / ประตูน้ำ (บริเวณพื้นที่ศึกษา)
- สยาม / ปทุมวัน
- สีลม
- รัชดา / สุขุมวิท
- พื้นที่อื่นๆ
- การเดินทางดังกล่าว ใช้บริการเรือคลองแสนแสบหรือไม่
- ใช่  ไม่ใช่ (ข้ามไปตอบตอนที่3)

### ตอนที่ 2 เกี่ยวกับท่าเรือประตุน้ำ

วิธีการเดินทางที่ใช้ต่อจากทางเรือ (ตอบเป็นลำดับ)

- เดิน  รถประจำทาง
- รถไฟฟ้า  รถตุ้
- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง / แท็กซี่  อื่นๆ

ทางเข้าออกท่าเรือ (ปัจจุบันแยกออกจากสะพานเฉลิมโลก)

- เปลี่ยนตำแหน่งทางเข้า       ทำเครื่องหมาย / ป้ายบอกให้ชัดเจน  
 ไม่ต้องปรับปรุง       อื่นๆ (ระบุ).....

ท่าเทียบเรือ

- ปรับปรุง       ไม่ต้องปรับปรุง

กรณีปรับปรุง ควรปรับปรุงด้านใดมากที่สุด 2 อันดับ

- การออกแบบอาคาร       วัสดุ  
 ที่พักคอย       ความคล่องตัวระหว่างทางเชื่อม 2 มุ่ง  
 ความปลอดภัยในการขึ้นลงเรือ       คลื่นน้ำในคลองกระเด็น  
 อื่นๆ (ระบุ).....

สิ่งที่ต้องการเพิ่มเติมในท่าเรือ

(ระบุ).....  
 .....  
 .....

=====  
 ตอนที่ 3A เลือกเส้นทางเดินเท้าจากแผนผังในแบบสำรวจ

-----  
 ตอนที่ 3B เกี่ยวกับเส้นทางเดินเท้า

พฤติกรรมระหว่างเดินเท้า

- เดินผ่านอย่างรวดเร็วที่สุด  
 ช้าของตามแผนลดยเป็นบางครั้ง  
 ช้าของตามแผนลดยเป็นประจำ  
 อื่นๆ.....

หากมีการย้ายตำแหน่งแผนลดยออกไปจากทางเท้าเห็นด้วยหรือไม่

- เห็นด้วย       ไม่เห็นด้วย  
 เนื่องจาก.....

ย้ายแผนลดยออกจากทางเท้า ไปไว้บริเวณใกล้เคียง จะตามไปซื้อหรือไม่

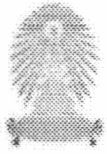
- ไป       ไม่ไป  
 เนื่องจาก.....



ปัญหาที่พบในการใช้ทางเท้า ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

- ไม่มี
- ขนาดทางเท้าแคบเกินไป
- ขนาดทางเท้ากว้างเกินไป
- ไม่มีส่วนช่วยให้ร่มเงา
- มีสิ่งกีดขวางบดบังสายตาตลอดเส้นทาง
- แผงลอยกีดขวางทางเท้า
- พื้นผิวขรุขระ เดินไม่สะดวก
- ไม่มีการเชื่อมระหว่างอาคาร
- ขาดความต่อเนื่องตลอดเส้นทาง
- การรื้อถอนทับกันของทางเดินเท้าและยานพาหนะ
- อุปกรณ์ประกอบไม่เหมาะสม
- อื่นๆ(ระบุ).....

ศูนย์วิทยพัชกร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**ตอนที่ 3A แบบสำรวจเส้นทางเดินเท้าที่สามารถเชื่อมจุดสำคัญกับท่าเรือประจวบฯ**  
**โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประจวบฯและพื้นที่ต่อเนื่อง**

บริเวณที่สำรวจ.....	หมายเหตุ.....
สำรวจเมื่อวันที่.....	.....
เวลา.....	.....
ผู้สำรวจ.....	.....



ปริมาณผู้ใช้แต่ละเส้นทางแสดงด้วยขนาดของเส้น

**สัญลักษณ์**

- ★ ท่าเรือประจวบฯ
- ◆ สถานบริดไฟฟ้า
- ป้ายรถประจำทาง
- ▲ ทางออกถนนชิดลม

**ภาพที่**

ตัวอย่างแบบสำรวจเส้นทางเท้า



**แบบสัมภาษณ์ผู้ค้าขาย (หาบเร่แผงลอย)**  
โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำและพื้นที่ต่อเนื่อง

สัมภาษณ์โดย.....เมื่อวันที่.....เวลา.....

**บริเวณที่ตั้งแผง**

- ริมถนนราชดำริ ฝั่งบึงกิ้ง
- ลานหน้า / ซ่าง อาคารซิติเซ็น
- ริมถนนราชดำริ ฝั่งเซ็นทรัลเวิร์ล พลาซ่า
- หน้าอาคารพาณิชย์ใกล้ท่าหน้า
- ป้ายรถประจำทางช.เพชรบุรี 32

ที่พักอาศัยปัจจุบัน (ระบุเขต / แขวง).....

ระยะเวลาที่ขายของที่ประตูน้ำ.....ปี

**ขายของสัปดาห์ละกี่วัน**

- ทุกวัน
- ไม่ทุกวัน ได้แก่.....
- อื่นๆ (ระบุ).....

ขายของวันละ.....ชั่วโมง

**ช่วงเวลาที่ขาย**

- เช้า
- เย็น
- อื่นๆ (ระบุ).....
- กลางวัน
- ทั้งวัน

**ประเภทสินค้าที่ขาย**

- อาหาร
- ของชำ
- อื่นๆ
- เครื่องแต่งกาย
- พวงมาลัย

**วิธีการขนส่งสินค้ามาขาย**

- โดยเรือ
- รถรับจ้าง
- รถประจำทาง
- พาหนะส่วนตัว



พื้นที่ที่ทำการค้าในปัจจุบันประสบปัญหาอะไรบ้าง

- ไม่มี
- ถูกเจ้าของที่ดินหรือเจ้าของร้านขับไล่
- ถูกเจ้าหน้าที่รัฐบาลขับไล่
- มีจำนวนผู้ทำการค้ามาก ตั้งแหวงไม่สะดวก
- พื้นที่คับแคบ ขยายของไม่สะดวก
- ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก (ไฟฟ้า, สุขา)
- อื่นๆ.....

มีความพอใจในพื้นที่ค้าขายในปัจจุบันหรือไม่

- พอใจ
- ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

หากต้องให้ย้ายออกจากที่ทำการค้าเดิม จะเลือกจุดใดเป็นที่ตั้งแผงใหม่

- นอกพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำ
- ทางเท้าที่คนผ่านมากๆ
- รวมกลุ่มขายตามที่ว่างในพื้นที่ท่าเรือประตูน้ำ

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวเพกา เสนาะเมือง เกิดเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2522 ณ จังหวัดราชบุรี จบการศึกษา ระดับปริญญาตรีสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยขอนแก่น เมื่อปี พ.ศ. 2543 ประสบการณ์การทำงานเป็นสถาปนิกอิสระ และเข้าทำงานกับฝ่ายสถาปัตยกรรม กรมประชาสัมพันธ์ในปี พ.ศ. 2544 ก่อนจะเข้ารับการศึกษาในระดับปริญญาโท สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ณ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2545

ปัจจุบันปฏิบัติงานในตำแหน่งอาจารย์อัตราจ้าง ประจำโครงการคณะกรรมการออกแบบ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ศูนย์สุพรรณบุรี



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย